VIII kadencja



KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **Komisji Infrastruktury**
(nr 214)
z dnia 17 lipca 2018 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Infrastruktury (nr 214)

17 lipca 2018 r.

Komisja Infrastruktury, obradująca pod przewodnictwem posła **Bogdana Rzońcy (PiS)**, przewodniczącego Komisji, rozpatrzyła:

– informację Ministra Infrastruktury w zakresie zaawansowania prac Głównego Inspektora Transportu Drogowego do funkcji operatora Krajowego Systemu Poboru Opłat.

W posiedzeniu udział wzięli: **Marek Chodkiewicz** podsekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury wraz ze współpracownikami, **Adam Bandosz** wicedyrektor Departamentu Infrastruktury Najwyższej Izby Kontroli wraz ze współpracownikami, **Alvin Gajadhur** główny inspektor transportu drogowego wraz ze współpracownikami, **Piotr Litwiński** przewodniczący Ogólnopolskiego Związku Pracodawców Transportu Drogowego wraz ze współpracownikami, **Andrzej Lenkiewicz** dyrektor Sekcji Serwisowej Zrzeszenia Międzynarodowych Przewoźników Drogowych.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Jolanta Misiak**, **Jakub Sindrewicz** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Szanowni państwo, posiedzenie Komisji zostało zwołane w trybie art. 152 ust. 2 regulaminu Sejmu na wniosek grupy posłów, przekazany do Komisji Infrastruktury w dniu 15 czerwca 2018 r. Wniosek państwa posłów zawiera prośbę, aby w porządku obrad znalazła się informacja Ministra Infrastruktury w zakresie zaawansowania Prac Głównego Inspektora Transportu Drogowego do funkcji operatora Krajowego Systemu Poboru Opłat.

Powitałem już państwa posłów, ale powitam jeszcze przedstawicieli Ministerstwa Infrastruktury. Witam pana ministra Marka Chodkiewicza wraz z zespołem, z panem Jarosławem Waszkiewiczem dyrektorem Departamentu Dróg Publicznych. Najwyższą Izbę Kontroli reprezentuje wicedyrektor departamentu pan Adam Bandosz. Z Generalnej Inspekcji Transportu Drogowego gościmy dziś głównego inspektora transportu drogowego pana Alvina Gajadhura wraz z zespołem, który pewnie się ujawni nam w całości, jeśli zajdzie taka potrzeba. Ogólnopolski Związek Pracodawców Transportu Drogowego reprezentuje pan przewodniczący Piotr Litwiński wraz z zespołem. Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych reprezentuje pan dyrektor Andrzej Lenkiewicz. Wiem, że na sali obecni są też przedstawiciele Ministerstwa Finansów.

Proszę państwa, czy do porządku obrad są jakieś uwagi? Nie słyszę. Przekazuję wobec tego głos panu posłowi Stanisławowi Żmijanowi, który jest pomysłodawcą dzisiejszego spotkania na posiedzeniu Komisji Infrastruktury. Proszę bardzo.

Poseł Stanisław Żmijan (PO):

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący. Wysoka Komisjo, panowie ministrowie, szanowni państwo, pierwsze słowa skieruję do pana przewodniczącego.

Panie przewodniczący, w imieniu grupy posłów zwróciliśmy się do pana z prośbą o zwołanie tego posiedzenia. Sprawa jest bardzo ważna i dotyczy poważnych publicznych środków finansowych. Operacja jest bardzo skomplikowana. Przenikają do nas informacje, że w naszej ocenie jest poważne zagrożenie co do realizacji tego przedsięwzięcia. Wobec tego dziękuję, iż pan przewodniczący zarządził dzisiejsze posiedzenie.

Wysoka Komisjo, panowie ministrowie, w grudniu ubiegłego roku debatowaliśmy nad projektem ustawy zmieniającym ustawę o drogach publicznych i kilka innych ustaw,

w tym o autostradach płatnych, krajowym funduszu drogowym, spółkach specjalnego przeznaczenia. Ten projekt, mówiąc delikatnie, wszystkich zaskoczył. Zawierał regulacje, które dokonywały przeniesienia Krajowego Systemu Poboru Opłat z Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad do Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego. Byliśmy zaskoczeni tym projektem, bo wiedzieliśmy, że dotychczasowym zarządzającym tym systemem była GDDKiA, która ogłosiła przetarg na wyłonienie nowego operatora w związku z tym, że kończyła się umowa dotychczasowego operatora – firmy Kapsch. Z jednej strony inicjatywa na wyłonienie nowego operatora była słuszna, bo umowa kończy się 2 listopada 2018 r. Z drugiej strony to nagła wrzutka – zmieniamy podejście do sprawy i przekazujemy krajowy system do Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego. Jakie racje o tym przesądziły? Trudno uzyskać przekonującą odpowiedź.

Wskazywaliśmy wówczas na zagrożenia co do realizacji tego przedsięwzięcia. Nie chodzi tylko system biurokratyczny i to, że urzędnicy będą operatorami i administratorami tego systemu. Nie jest on efektywniejszy od tego, co można wyłonić w drodze oferty publicznej, spośród specjalistycznych firm, z dużym doświadczeniem. To jedna kwestia. Wiedzieliśmy także i wskazywaliśmy, że w szczególności – z całym szacunkiem – Główny Inspektorat Transportu Drogowego nie jest do tego przygotowany. Na nic zdały się uzasadnienia, że GITD zbudował kilka systemów, którymi zarządza skutecznie. Wiemy, o czym mówimy – o Centrum Automatycznego Nadzoru nad Ruchem Drogowym i o centralnym rejestrze naruszeń czy też rejestrze przedsiębiorców. Wiemy, jaką funkcję spełnia inspektorat: kontrolną, jeśli chodzi o realizację ustawy. Jej działanie z konieczności ograniczało się do ogłaszania przetargu i wyłonienia wyników, zrealizowania systemów, którymi administruje. Nie ma więc doświadczenia. Nie ma to nic wspólnego z tak potężnym przedsięwzięciem jak Krajowy System Poboru Opłat.

Sprawy poszły daleko. Większość parlamentarna uchwaliła ustawę i weszła w życie w dniu 3 styczna br. Oczekujemy na efekty. Moglibyśmy patrzeć na ten proces spokojnie, gdyby nie kolejne fakty. Już w kwietniu główny inspektor transportu drogowego ogłosił przetarg na manualny pobór opłat na dwa odcinki: A2 i A4. Na tych ciągach, które administruje GDDKiA, trzeba wyłonić operatora. Ogłoszono przetarg. Skutek był niepokojący. Termin złożenia ofert był do 5–6 maja, o ile dobrze pamiętam. Został przedłużony do 10 lipca. Nie sprawdziłem, ale ponoć jest dalej przedłużony.

Druga kwestia, która zaniepokoiła nas bardziej, to przetarg, który został ogłoszony w czerwcu, na wyłonienie doradcy na świadczenie usług doradczych o charakterze ekonomicznym i biznesowym na potrzeby przejęcia, przygotowania, budowy, wdrożenia oraz eksploatacji krajowego systemu poboru opłat.

Przeczytam to państwu: „Celem realizacji zamówienia jest świadczenie usług doradczych o charakterze ekonomiczno-finansowym i biznesowym na potrzeby skutecznego i efektywnego przejęcia przygotowania budowy, wdrożenia oraz eksploatacji krajowego systemu poboru opłat w celu zachowania ciągłości poboru opłat elektronicznych oraz opłaty za przejazd po 2 listopada 2018 r. oraz realizacji obowiązków zamawiającego wynikających z ustawy zmieniającej i innych powszechnie obowiązujących przepisów prawa przy zastosowaniu najbardziej optymalnych rozwiązań ekonomicznych, finansowych oraz jak najpełniejszym zabezpieczeniu interesu Skarbu Państwa”.

Proszę państwa, to jest przetarg w czerwcu, a termin składania ofert jest do lipca – trzytygodniowy – bardzo krótki. Zadziwia to wszystkich, z którymi rozmawialiśmy na ten temat i musi wywoływać pytania. Dlatego poprosiliśmy o to spotkanie, aby te pytania skierować do pana ministra, który pamiętam jak dziś, przekonywał, że obowiązujący system jest zbyt drogi. Mamy analizy, które wskazują, że jest inaczej. Pan minister mówił o 38% przychodów.

Można powiedzieć, że jest komu tym zarządzać, bo jest resort infrastruktury, główny inspektor. Po efektach można ich ocenić. Podczas rozmowy w gronie posłów zwróciliśmy jednak uwagę, jakie skutki może to wywołać. Wiele wskazuje, że ten proces nie będzie wykonany w czasie. Dramatem byłoby, gdyby ten system przestał działać. To obecnie ponad 5,5 mln zł dziennie wpływów do Krajowego Funduszu Drogowego. Jest on podstawą realizacji naszych dwóch największych programów infrastrukturalnych: drogowego i kolejowego. Dlatego chcę zapytać: Na jakim etapie jest tenże proces? Skąd biorą

się przedsięwzięcia związane z wyłanianiem w drodze oferty publicznej firm świadczących te usługi? Gdzie jest pokrycie w słowach, że główny inspektor i jego firma są przygotowane do świadczenia tych usług, że będzie taniej i bezpieczniej? Wiele wskazuje, że tak nie będzie.

Aby nie przedłużać, nie chcę formułować teraz szczegółowych pytań. Mam nadzieję, że będę taką szansę miał później. Bardzo proszę o informację. Myślę, że cała Komisja jej wysłucha. W moim przekonaniu to bardzo ważne sprawy. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję bardzo panu posłowi. Uzasadnienie było jasne i klarowne. Wiemy, po co się spotkaliśmy. Proponowałbym debatę po wypowiedzi pana ministra, chyba że pani poseł chce zabrać głos w trybie formalnym. Proszę bardzo.

Poseł Krystyna Sibińska (PO):

Panie przewodniczący, jeśli mogę, bo zaraz muszę iść na inne posiedzenie Komisji, chciałabym zadać panu ministrowi pytania.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Oczywiście.

Poseł Krystyna Sibińska (PO):

Nie będę odbiegała od tematu. Panie ministrze, proszę o odpowiedź na piśmie na te pytania. 10 lipca otwarto koperty złożone w przetargu na doradztwo, o którym wspominał pan przewodniczący Żmijan. O ile dobrze wiem, wpłynęła tylko jedna oferta MultiContact Consulting z siedzibą w Budapeszcie. Zadziwiające jest to, że żadna z doradczych firm polskich nie złożyła oferty. Tylko ta jedyna firma węgierska to zrobiła. O ile dobrze się zorientowałam, ma ona jedynie doświadczenie w doradzaniu w węgierskim systemie, który jest zupełnie inny niż obecny w Polsce. Chciałam zapytać, czy firma węgierska spełnia wymogi zamawiającego i jakie ma kompetencje związane z działającym obecnie w Polsce systemem poboru opłat. Czy główny inspektor transportu drogowego ma gwarancję, że zatrudnienie tego typu firmy pozwoli na przejęcie od obecnego operatora systemu poboru opłat bez uszczerbku dla budżetu państwa? Czy firma węgierska posiada doświadczenie w obsłudze systemów, które mają zastosowanie do obsługi działającego obecnie w Polsce systemu?

Pracowałam przez wiele lat przy zamówieniach publicznych. Firma węgierska dała cenę na doradztwo na poziomie 1 750 500 zł – 2 153 115 zł, wartość zamówienia przewidziana przez generalnego inspektora transportu drogowego wynosi netto 1800 tys. zł. Wstrzelili się więc w punkt. Przez tyle lat pracy przy zamówieniach publicznych nie widziałam kogoś, kto tak niesamowicie by się wstrzelił w cenę. Dlaczego to budzi wątpliwości? Jak prześledziłam, w konkursie na doradztwo nie było podanej kwoty maksymalnej wartości przeznaczonej na to zadanie. Rodzi się pytanie: Czy instytucja publiczna nie sprzyja w sposób nieuprawniony jakiejś nieznanej spółce z Węgier?

Rozumiem, że Polak, Węgier – dwa bratanki, ale chyba nie o to do końca chodzi. Bardzo będę wdzięczna panu ministrowi za odpowiedź na te pytania na piśmie.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję bardzo. Wszystko jest jasne. Pani poseł poprosiła o odpowiedź na piśmie, więc na razie nie będziemy się do tego ustosunkowywali, chyba że ktoś później powtórzy te pytania i będzie czas na debatę.

Teraz możemy oddać głos panu ministrowi. Pani poseł Sibińska zawsze zadaje ciekawe pytania. Dlatego udzielam jej głosu zawsze w pierwszej kolejności.

Panie ministrze, proszę bardzo odnieść się do wypowiedzi pana posła Żmijana. Na razie zostawiamy pytania pani poseł, gdyż była prośba o odpowiedź pisemną. Proszę bardzo, panie ministrze.

Podsekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury Marek Chodkiewicz:

Panie przewodniczący, szanowna Komisjo, jak państwo sobie przypominają, w dniu 3 stycznia została ogłoszona ustawa z dnia 18 grudnia w sprawie zmiany ustawy o drogach publicznych oraz niektórych innych ustaw. Zgodnie z założeniami wyżej wymienio-

nego aktu normatywnego Główny Inspektor Transportu Drogowego stał się organem odpowiedzialnym za pobór opłat elektronicznych. Od dnia następującego po ogłoszeniu wyżej wymienionej ustawy weszły w życie przepisy uprawniające GITD do podejmowania wszelkich czynności faktycznych i prawnych mających na celu przygotowanie, budowę, wdrożenie, przejęcie oraz eksploatację elektronicznego systemu poboru opłat oraz systemu poboru opłat za przejazd autostradą. Formalne rozpoczęcie procesu przejmowania systemu poboru opłat rozpoczęło się odpowiednio wcześniej, aby z dniem 3 listopada 2018 r. doszło do płynnego i skutecznego przejęcia obowiązków od obecnego wykonawcy.

Co stworzono? Strukturę wewnętrzną organów dostosowanych do realizacji zadań związanych z procesem przejęcia KSPO. Trzeba powiedzieć, że jest to proces ciągły. Budowa otoczenia organizacyjnego jest na bieżąco rozwijana i dostosowana do pojawiającego się zapotrzebowania i stałego rozbudowywania zasobu kadrowego dedykowanego do wykonywania określonych zadań związanych z procesem przejęcia KSPO. Aktualnie zadanie to jest realizowane przez Biuro Krajowego Systemu Poboru Opłat jako samodzielnej jednostki skupiającej całość zadań związanych z wyżej wymienionym procesem. Polega ono na przygotowaniu zaplecza organizacyjnego i technicznego w ramach struktury urzędu, ze szczególnym uwzględnieniem liczebności personelu przy minimalizacji przestojów związanych z budową nowej struktury. Drugi cel to zidentyfikowanie zapotrzebowania na zasoby osobowe o określonych profilach zawodowych i kompetencyjnych, w tym opracowanie planów zatrudnienia i konieczności rozwoju poszczególnych obszarów wraz ze wzrostem zaawansowania prac dotyczących przejęcia KSPO. Trzeci element to prowadzenie procesów rekrutacyjnych oraz akcji informacyjnych mających na celu pozyskanie preferowanych zasobów kadrowych na rynku pracy.

W międzyczasie dokonaliśmy podpisania listu intencyjnego pomiędzy ministrem cyfryzacji, przy udziale ministra infrastruktury, na podstawie którego Ministerstwo Cyfryzacji oraz podmioty z tzw. grupy Ministerstwa Cyfryzacji: Centralny Ośrodek Informatyki, Naukowa i Akademicka Sieć Komputerowa NASK oraz Instytut Łączności IŁ opracowały raport zawierający analizę możliwości udzielenia wsparcia IT dla KSPO. Podpisaliśmy porozumienie o współpracy w obszarze IT z Politechniką Łódzką. Podpisano list intencyjny pomiędzy GITD oraz PWPW, w którym strony zobowiązały się do podjęcia współpracy w ramach przejęcia i utrzymania KSPO. Podpisano porozumienie o współpracy z Politechniką Warszawską. Jego celem jest przygotowanie narzędzi wsparcia w procesie szkolenia pracowników Inspektoratu Transportu Drogowego, a także stworzenia norm i standardów związanych z realizacją zadań dotyczących KSPO. Podpisaliśmy umowę pomiędzy GITD, a Państwową Wytwórnią Papierów Wartościowych, której przedmiotem jest audyt w obszarze infrastruktury oraz oprogramowanie KSPO.

Zainicjowano współpracę z Wojskową Akademią Techniczną w zakresie wsparcia w procesie przejęcia KSPO na podstawie uprzednio podpisanego porozumienia. Podpisano umowę z Wojskową Akademią Techniczną, której przedmiotem jest przegląd produktu projektu KSPO, w tym kodów źródłowych oprogramowania specjalnego oraz weryfikację ich kompletności, w szczególności w celu identyfikacji brakujących elementów, tzw. mała analiza kodów źródłowych. Podpisaliśmy umowę z Wojskową Akademią Techniczną w przedmiocie świadczenia usług doradczych o charakterze technicznym. Co najważniejsze, podpisaliśmy wstępne porozumienie o współpracy pomiędzy Generalnym Inspektorem Transportu Drogowego, Instytutem Łączności oraz Naukową i Akademicką Siecią Komputerową przy akceptacji Ministerstwa Cyfryzacji oraz Ministerstwa Infrastruktury. Mamy też deklarację docelowego porozumienia opisującego szczegółowy podział zadań pomiędzy wyżej wymienionymi podmiotami.

Generalnie istota działań jest taka, aby nad przejęciem i opracowaniem nowego systemu poboru opłat pracowały polskie instytuty badawcze, głównie chodzi o Instytut Łączności oraz Naukową i Akademicką Sieć Komputerową. Te instytucje będą wspierały działania Głównego Inspektora Transportu Drogowego w przejęciu poboru opłat. To wszystko, na tym etapie. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję bardzo, panie ministrze. Otwieram dyskusję. W prezydium zapisujemy osoby, które chcą zabrać głos.

Na razie wypowiedzieć chciał się pan przewodniczący Żmijan. Proszę bardzo.

Poseł Stanisław Żmijan (PO):

Panie ministrze, można próbować rozumieć te działania. Pewnie one są logiczne. Pragnę zwrócić uwagę, że do 2 listopada zostało 3,5 miesiąca. Na nic się zdadzą te wszystkie porozumienia i umowy, o których pan przed chwilą mówił. Przekazującym będzie konsorcjum Kapsch, a przejmującym Główny Inspektorat Transportu Drogowego. Na to zostało tylko 3,5 miesiąca.

Przed chwilą powiedział pan, czego dotyczą popisane porozumienia i umowy. To wszystko się zgadza, bo tak wielki jest zakres tego przedsięwzięcia. Obejmuje programy teleinformatyczne, całą infrastrukturę, 2 tys. ludzi zatrudnionych i 60 firm podwykonawczych. Dystrybucja jest na granicy i w całym kraju, bo sieć jest rozrzucona, jeśli chodzi o odcinki, na których pobieramy opłaty. To jest istota rzeczy, tu jest to zagrożenie, że Główny Inspektor Transportu Samochodowego musi na mocy tej ustawy przejąć system tak sprawnie, aby kontynuował swoje działanie. Każdego dnia, którego nie będzie działał, do Krajowego Funduszu Drogowego nie wpłynie ponad 5,5 mln zł. O takich zagrożeniach mówię. Już dziś ośmielam się powiedzieć, że te porozumienia i zawarte umowy, o których pan powiedział, przydatne będą jedynie w perspektywie. Ten proces może być przeprowadzony sprawnie. Uważam, że teraz czas jest zbyt krótki. Myślę, że resort infrastruktury zdaje sobie z tego sprawę. Dlatego pytam o wariant awaryjny. Nie wyobrażam sobie, aby pan minister postawił się w sytuacji, w której przez tę decyzję – to była inicjatywa resortu infrastruktury i pomysł przeniesienia KSPO do GITD – system może nie zadziałać. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję bardzo. Czy są kolejne zgłoszenia? Pan poseł Suchoń. Proszę bardzo.

Poseł Mirosław Suchoń (N):

Panie przewodniczący, panie ministrze, Wysoka Komisjo, chciałem zapytać o kwestię, którą przed chwilą poruszył pan przewodniczący. Mam na myśli firmy, które do tej pory świadczyły usługi w tym zakresie. Z reguły jest tak, że na zamówienia administracji firmy prywatne budują tego typu systemy, a później administracja je wspiera, aby można było eksportować te systemy do innych państw. U nas, jak pan minister był uprzejmy przeczytać, zajmą się tym głównie instytuty i jednostka państwowa. Pewnie zostanie to u nas w Polsce i nie będzie przedmiotem eksportu. Chciałem zapytać o te firmy. Jak wygląda ich sytuacja, jeśli chodzi o firmy, które do tej pory wykonują usługi? Czy są państwo z nimi w kontakcie? Czy te firmy w jakikolwiek sposób są uczestnikami tego postępowania? Jak wygląda sytuacja od strony prawnej? Czy te firmy podjęły jakieś działania w kierunku powstrzymania przed przeniesieniem zadań operatora na jednostkę państwową? Czy w tej materii prowadzone są jakieś działania? Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję bardzo. Pan minister Grabarczyk, proszę bardzo.

Poseł Cezary Grabarczyk (PO):

Dziękuję bardzo. Elektroniczny System Poboru Opłat do tej pory przyniósł przychody przekraczające 10 mld zł. To ogromna kwota. Wszyscy, którzy zajmowali się infrastrukturą na przestrzeni lat, pamiętają, jak wiele problemów nastręczał system winietowy, jeśli chodzi o rozliczenia z koncesjonariuszami, którym trzeba było rekompensować przejazdy po płatnych odcinkach autostrad. Część z tych rozliczeń dopiero niedawno zostało zrealizowanych – trwa chyba ostatni etap. To ma pozytywny dla strony publicznej efekt, gdyż ostatecznie zostały wyegzekwowane kwoty przekraczające 1 mld zł od jednego z koncesjonariuszy, ale spór nadal trwa. Liczyliśmy, że system dróg objętych opłatami będzie rozwijał się nieco szybciej.

Jeśli chodzi o aktualną sytuację, operator po wprowadzeniu w drodze rozporządzenia nowych odcinków do sieci dróg płatnych, ma kilka tygodni na wybudowanie infrastruk-

tury technicznej, bramownicy, systemów teleinformatycznych. Pojawia się pytanie: Jak będzie dalej rozwijany ten system, gdy przejmie obowiązki zarządcy GITD? Czy budowanie urządzeń technicznych będzie równie sprawne? Proszę o odpowiedź zarówno pana ministra, jak i pana inspektora. Ważne jest, aby ta sieć była coraz większa, aby nie było to nadal te 5,5 mln zł dziennie, ale abyśmy mogli zwiększać przychody z dróg. Czy GITD jest przygotowany do tak szybkiego wdrażania rozporządzeń Rady Ministrów w tej sprawie? Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję bardzo. Czy są kolejne zgłoszenia? Nie słyszę. Bardzo proszę pana ministra…

Poseł Cezary Grabarczyk (PO):

Jeszcze dodam pytania pani poseł Sibińskiej. Jeśli dostanie odpowiedzi na piśmie, tylko ona je pozna. Proszę pana ministra, abyśmy wszyscy mogli coś usłyszeć na ten temat.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Bardzo proszę, panie ministrze. Udzielam panu głosu, ale jeśli zechce pan skorzystać z pomocy innych pracowników, proszę wyznaczać osoby, aby nie było zbyt dużo formalności.

Podsekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury Marek Chodkiewicz:

Wypowiem się w sprawach ogólnych, a potem poproszę o pomoc pana ministra Gajadhura. Chciałbym odpowiedzieć głównie panu posłowi. W ramach tego przejęcia nie chcieliśmy robić żadnych zmian w systemie. Chodzi o to, aby system przejąć 1:1. Równocześnie z przejęciem rozpoczęliśmy budowę nowego systemu poboru opłat.

Chciałbym powiedzieć o naszym zdaniem bardzo ważnej kwestii. Obecnie Krajowa Administracja Skarbowa już wdraża eksploatację systemu SENT, który pozwala jej wiedzieć, gdzie znajdują się wszystkie duże pojazdy, zwłaszcza powyżej 3,5 t, ze względu na akcyzę. Tak jak rozmawialiśmy z Instytutem Łączności, który jest twórcą systemu SENT, będzie on podstawą do stworzenia nowego systemu poboru opłat. Geolokalizacja jest bardzo ważnym elementem nowego systemu. Chciałbym wskazać na to, że administracja państwowa użyje dwóch systemów do wspólnego działania. Nie wiem, czy to dokładnie wybrzmiało, ale chodzi nam o to, aby nasz system poboru opłat był rozbudowaną wersją systemu SENT. Spodziewamy się dużych oszczędności przy wybudowaniu tego nowego systemu. Chcielibyśmy go również zbudować przy pomocy Instytutu Łączności, Naukowej i Akademickiej Sieci Komputerowej i przy wsparciu Państwowej Wytwórni Papierów Wartościowych. To naszym zdaniem instytucje, które powinny te systemy budować i nimi się opiekować. Oczywiście dalej poborcą będzie GITD. Części informatyczne będą wspierane przez polskie instytuty badawcze.

Czy jesteśmy w kontakcie z firmami, które do tej pory realizowały projekty? Jest ich prawie 70. Jesteśmy w kontakcie. Z niektórymi Instytut Łączności nawiązał prawie że negocjacyjne stosunki. Ze względu na pewne tajemnice nie chciałbym o tym tu mówić.

Jeśli chodzi o kwestie techniczne dotyczące postępowań, poproszę o odpowiedź pana ministra Gajadhura. Dziękuję.

Główny inspektor transportu drogowego Alvin Gajadhur:

Dziękuję. Szanowny panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, od momentu wejścia w życie ustawy nowelizującej ustawę o drogach publicznych Główny Inspektorat Transportu Drogowego zaczął w trybie pilnym budować kompetencje związane z przejęciem Krajowego Systemu Poboru Opłat. W chwili obecnej w biurze pracuje już ok. 80 osób. Część zadań powierzymy podmiotom zewnętrznym, tak jak powiedział pan minister. Dużą część tych czynności i zadań będziemy realizowali samodzielnie. W chwili obecnej skupiamy się na przejęciu obecnego systemu. Trwają zakrojone na szeroką skalę inspekcje majątku.

Wspólnie z GDDKiA oraz obecnym wykonawcą – bo ta współpraca musi być – aktualnie prowadzone są inspekcje infrastruktury przydrożnej, mobilnych jednostek kontrolnych, punktów obsługi klienta, manualnego systemu poboru opłat. Tak jak powiedziałem, skupimy się na wykonywaniu czynności w GITD samodzielnie. Obejmą one szerokorozumiany obszar informatyki i telekomunikacji, obsługę klienta, rozliczenia i płatności, infrastrukturę przydrożną i manualny system poboru opłat, a także obszar

wsparcia czynności kontrolnych, inżynierii kontraktów, monitorowania umów, zarządzanie majątkiem. Część działań jest realizowana na zewnątrz.

Pan przewodniczący zapytał o doradztwo. Wiele instytucji państwowych i publicznych oprócz budowania swojego potencjału korzysta także z firm doradczych. To jest norma na rynku. Również GITD to robi. Wcześniej ogłoszone było postępowanie na usługi o charakterze prawnym. Ponieważ to duże przedsięwzięcie i wyzwanie, oprócz własnego potencjału, który skutecznie budujemy, musimy również korzystać z pomocy firm doradczych. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję bardzo. Czy są jeszcze pytania?

Poseł Cezary Grabarczyk (PO):

Chciałbym uzyskać odpowiedź na pytanie, bo jej nie otrzymałem. Czy inspekcja transportu drogowego będzie w stanie w ciągu tych kilku tygodni rozszerzyć system? Nie rozumiem trochę odpowiedzi pana ministra, jeśli chodzi o przejęcie 1:1. OK, możecie to zrobić, ale trzeba rozwijać system, bo trzeba pomnażać przychody Krajowego Funduszu Drogowego. Musimy budować drogi, bo ciągle jest ich za mało.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Panie ministrze, proszę bardzo.

Podsekretarz stanu w MI Marek Chodkiewicz:

Oczywiście nowo budowany system będzie uwzględniał wszystkie drogi krajowe i autostrady. Będzie też możliwość dołączenia do tego płatnego poboru opłat na autostradach przez samochody osobowe. Mało tego, system będzie dostosowany do koncesji tak, aby można było porozumieć się z koncesjonariuszami. Ten jednolity system działałby również na odcinkach koncesyjnych. Tak wygląda porozumienie z Instytutem Łączności, który będzie nad tym pracował.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję bardzo. Proszę bardzo.

Poseł Cezary Grabarczyk (PO):

Obecnie umowa z Kapsch przewiduje, że gdy rząd wyda rozporządzenie, wprowadzamy pobór opłat na kolejnym odcinku drogi ekspresowej S3, która została oddana do użytkowania. W związku z tym Kapsch ma obowiązek w ciągu kilku tygodni dostosować infrastrukturę do poboru opłat. Ile zajmie to dostosowanie Głównemu Inspektoratowi Transportu Drogowego? Wiemy, że Kapsch zdobył kompetencje w tym zakresie i potrafi w sposób mobilny, tam gdzie nie ma aktualnie podłączonej energii elektrycznej, zagwarantować funkcjonowanie bramownic i urządzeń elektronicznych. Czy GITD przećwiczyła to i będzie potrafiła tak samo szybko rozwijać infrastrukturę?

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dobrze. Czy są jeszcze jakieś inne głosy? Jeśli nie, zanim wypowie się pan minister, zapowiem, że ostatni głos będzie miał pan przewodniczący Żmijan. Proszę się zastanowić, bo zaraz będę chciał oddać głos panu Żmijanowi.

Teraz wypowie się pan minister i jego zespół, proszę bardzo.

Podsekretarz stanu w MI Marek Chodkiewicz:

Ten system, którym obecnie dysponujemy, jest bardzo przestarzały. Mówi się o tym, że nie wiadomo, czy wytrzyma rok po przejęciu. Może będzie trzeba przeprowadzić bardzo kosztowne operacje, jak budowę serwerowni i podjąć działania mające na celu wyposażenie techniczne systemu. Podjęliśmy decyzję, że nie będziemy w tym systemie nic zmieniali. Nowy system będzie na każde żądanie ministra w przeciągu tygodnia, dwóch tygodni działać na wszystkich odcinkach, gdzie pan minister sobie tego zamarzy.

Poseł Cezary Grabarczyk (PO):

Teraz były twarde deklaracje. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję. Pan poseł Suchoń się jeszcze zgłosił.

Poseł Mirosław Suchoń (N):

Dziękuję, panie przewodniczący. Chciałem powrócić do pytania: Czy system będzie budowany w ten sposób, aby mógł być przedmiotem eksportu i umów międzynarodowych?

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Proszę bardzo.

Podsekretarz stanu w MI Marek Chodkiewicz:

Nowy system oczywiście będzie budowany na nasze potrzeby. Jak państwo sobie przypominają, jest dyrektywa unijna, która nakazuje zastosowanie odpowiednich technologii. Tego się trzymamy. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Czyli jeśli pojawi się jednolity europejski system poboru opłat, o którym się czasem mówi, to, co państwo teraz robią, może być dostosowane?

Podsekretarz stanu w MI Marek Chodkiewicz:

Będzie dostosowane do tego, aby się wpiąć. Niekoniecznie bez bólu, ale będzie przystosowane, bo to są systemy otwarte.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję bardzo. Czy są jeszcze jakieś pytania?

Jeśli nie, to bardzo proszę pana przewodniczącego Żmijana o zabranie głosu.

Poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję, panie przewodniczący. Dziękuję także panom ministrom za udzielone odpowiedzi. Pozwolę sobie skierować do panów jeszcze kilka zdań. Mam nadzieję, że jest tak, jak panowie powiedzieli. Chcecie przejąć 1:1 i jest szansa, że nie będzie momentu, w którym system może nie działać albo działać w sposób zakłócony. Wymusiliśmy współpracę z tym operatorem, który obecnie obsługuje system. Wiemy, że 2 listopada – z mocy ustawy – ten operator przestanie mieć przychody. Funkcjonował 8 lat i wiemy, że ma 3-miesięczny okres wypowiedzenia umów pracownikom. To 2 tys. osób. Ma też okres wypowiedzenia dla tych 70 firm, o których mówił pan minister. Pytałem też o to, czy on rzeczywiście to zrobi. Podmiot może powiedzieć, że jest tylko przekazującym, a GITD jest odbierającym i niech on się martwi. Nie mam wątpliwości, jeśli nie rozmawiacie na ten temat, że system nie zadziała.

W tej informacji pozytywny jest wątek, że prowadzone są rozmowy, o których pan minister nie chce mówić. Domyślam się, że chodzi o przejęcie tych ludzi, którzy decydują o sprawności tego systemu. Panie ministrze, nie da się nie zauważyć, że sposób prowadzenia tego przedsięwzięcia nie wpłynął już na uszczerbek środków w Krajowym Funduszu Drogowym. Z informacji z państwa resortu można wywnioskować, że od lutego mamy 230 km na drogach ekspresowych i 500 km na drogach krajowych, na których można było już uruchomić system. Nie jest on uruchomiony i wiemy dlaczego: bo nie ma już z kim rozmawiać o jego kontynuowaniu. Jeśli dodamy do tego 400 km dróg, które na początku kolejnego roku będzie gotowych do przejęcia, to wymierne środki szacowane na poziomie 1,5 mln zł dziennie.

W związku z tym, życząc, aby resortowi to przejęcie się udało, aby płynnie zrobił to GITD, zwracam uwagę, że straty z tego tytułu już są, a mogą być większe. Pozwoliliśmy sobie dziś o tym rozmawiać. Nie bez znaczenia była też dla nas informacja, że w ostatnich tygodniach doszło też do zmian personalnych wśród osób odpowiedzialnych za przejęcie w GITD. Wskazuje to na problemy. Chcieliśmy o tym rozmawiać, zdopingować się wzajemnie, mam nadzieję, że skutecznie. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Proszę, pan minister.

Podsekretarz stanu w MI Marek Chodkiewicz:

Panie przewodniczący, szanowna Komisjo, z panem ministrem Gajadhurem jesteśmy w kontakcie 24 godziny na dobę. Spotkania odbywają się często. O godzinie 18:30, za chwilę mamy kolejne. Prace cały czas trwają.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Myślę, że to będzie dobre podsumowanie.

Poinformuję państwa, że zamykam dyskusję. Wszystkie informacje będą zawarte w protokole i będą państwo mogli do niego sięgnąć.

Dziękuję panom ministrom za obecność. Wszystkich z państwa zapraszam na posiedzenie Komisji o 18:30, jeszcze dziś. My też pracujemy dalej, nie w sprawie viaTOLL, ale w innych kwestiach. Dziękuję też panu posłowi Żmijanowi za sprawne przeprowadzenie obrad. Dziękuję. Zamykam posiedzenie Komisji.